

# 実施可能性を検討する施策の例

---

(1) ネットワークの再編

(2) 利用環境の向上

(3) 生活交通の確保

# (1) ネットワークの再編

## 〈施策の例〉

### 「幹線＋支線」に再編

- ・採算性の低い路線から実施
- ・幹線区間では、多頻度運行を実施
- ・支線区間では、需要に応じ、小型化やデマンド化、ダイヤ設定の工夫等により、経費削減と運転手の確保を図る

### 結節機能の強化

- ・幹線と支線の乗継ぎ拠点における結節機能の強化と待ち環境の整備
- ・ダイヤ接続、P(C)&BR、乗継ぎ割引、運行情報提供、上屋・ベンチ・ICカード機器の設置 等
- ・車両やバス停のバリアフリー化

### 競合路線の改善(ダイヤ調整)

- ・運行効率化によるコスト削減と運転手確保を図る
- ・等間隔運行など、覚えやすいダイヤの設定

### 運賃設定の適正化

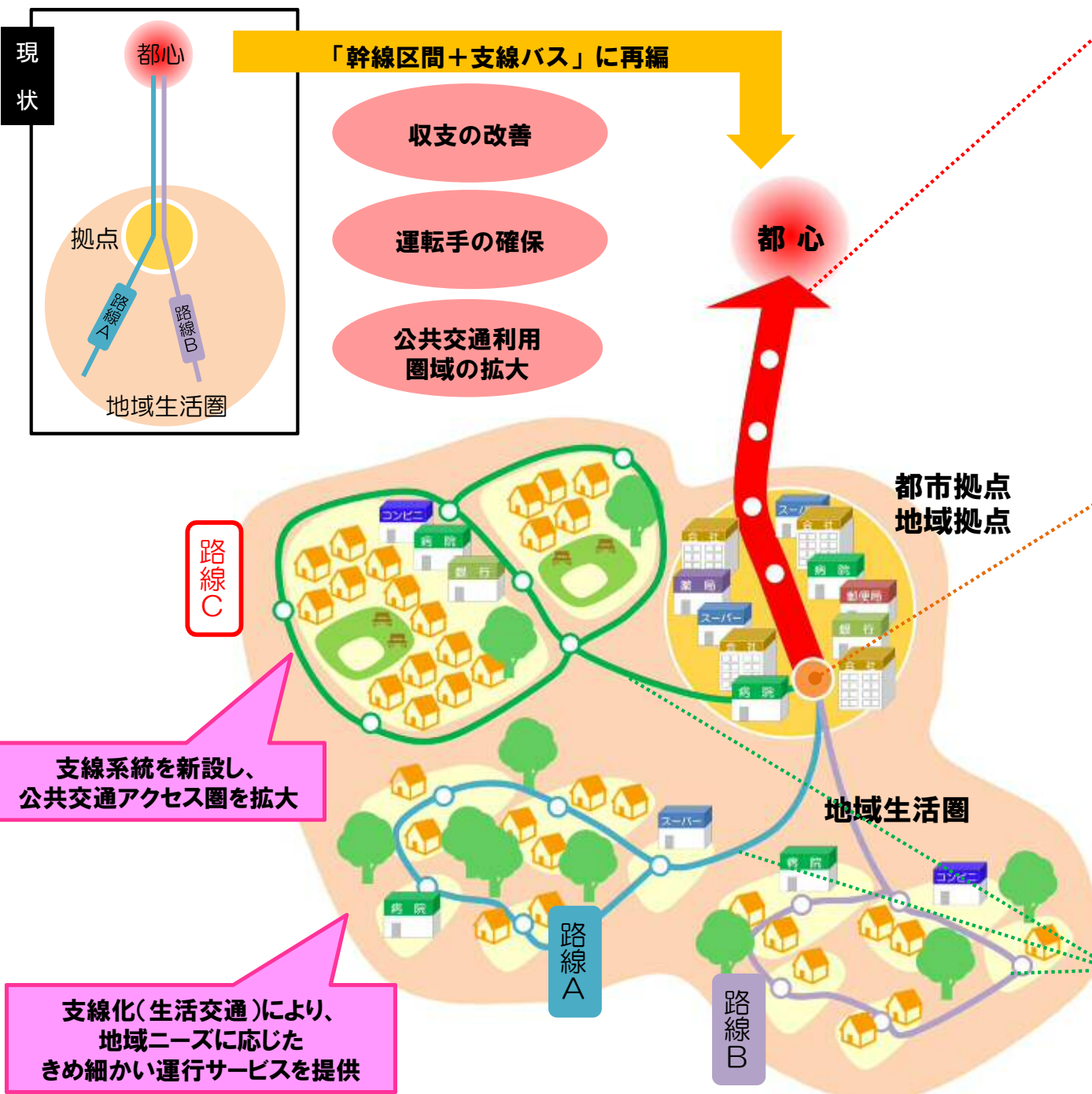
- ・安定的な経営を図るための運賃水準の検討
- ・利用しやすく、わかりやすい運賃設定の検討

### バスと路面電車の適切な組み合わせによるネットワークの再構築

- ・路面電車の乗り入れによる岡山駅の結節機能強化
- ・路面電車の延伸・環状化とバス路線の適切な組合せ

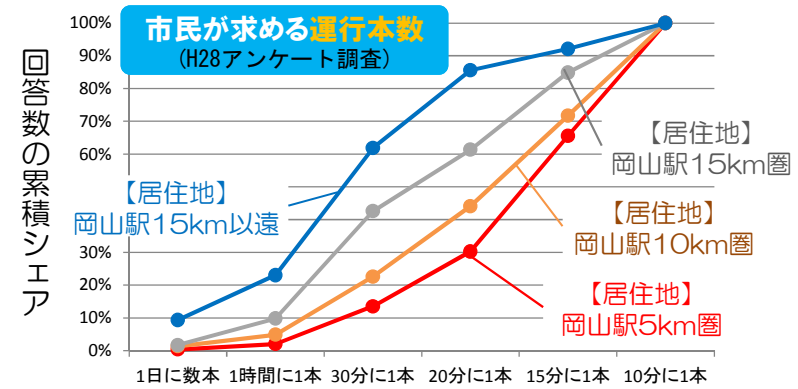


# <イメージ> 「幹線+支線」に再編、結節機能の強化



## 幹線系統／幹線バス(都心・拠点間)

- ・高頻度運行 (10分～15分間隔)
- ・深夜便の充実



## 結節機能の強化 (乗り継ぎ拠点)

- ・ダイヤ接続、P (C) & B R、乗り継ぎ割引
- ・待ち環境 (上屋・ベンチ・ICカード機器等)
- ・運行情報の提供 (モニター表示)
- ・バリアフリー化 など



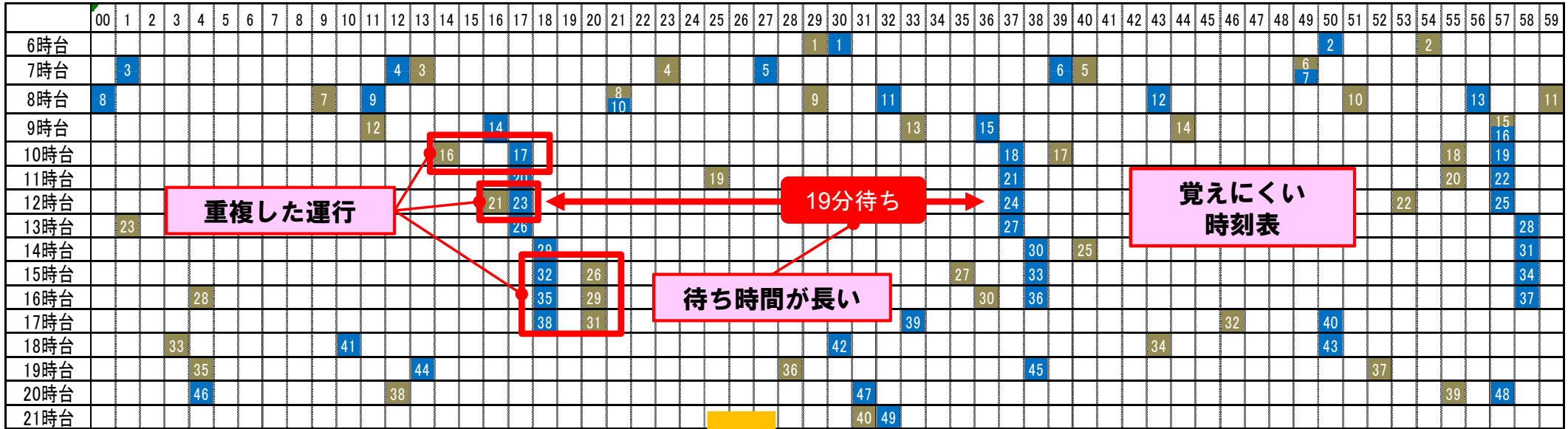
## 支線系統 (地域生活圏)

- ・小型バスや乗合タクシーで面的にカバー
- ・幹線系統への接続 (乗り継ぎ割引)

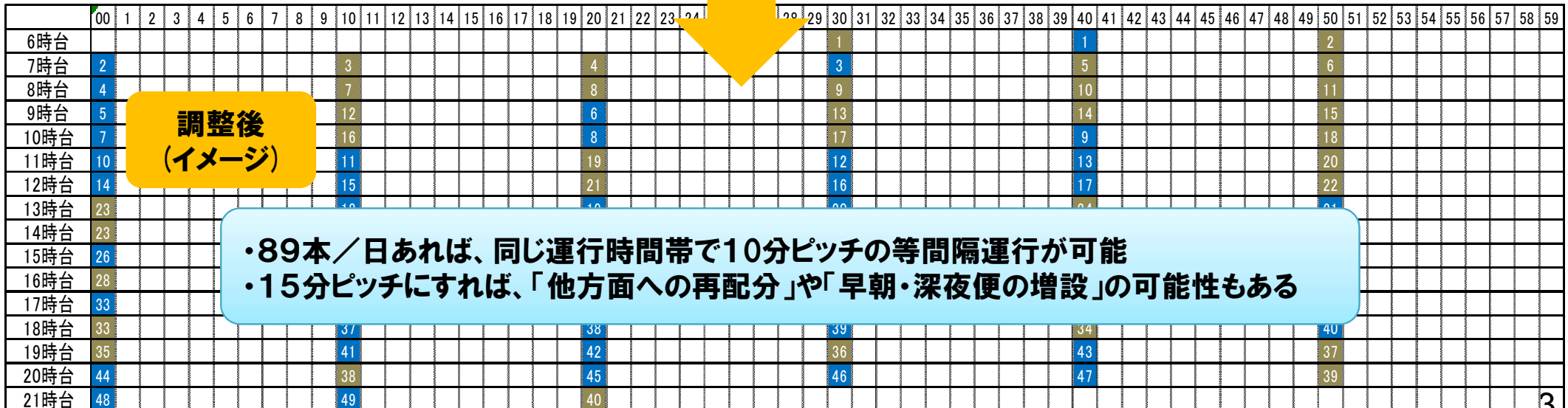
# <イメージ> ダイヤ調整

A社・B社で重複する区間  
のあるバス停の時刻表  
(岡山駅方面 89便/日)

**現状** ■ : A社の便 ■ : B社の便



00分 10分 20分 30分 40分 50分 59分



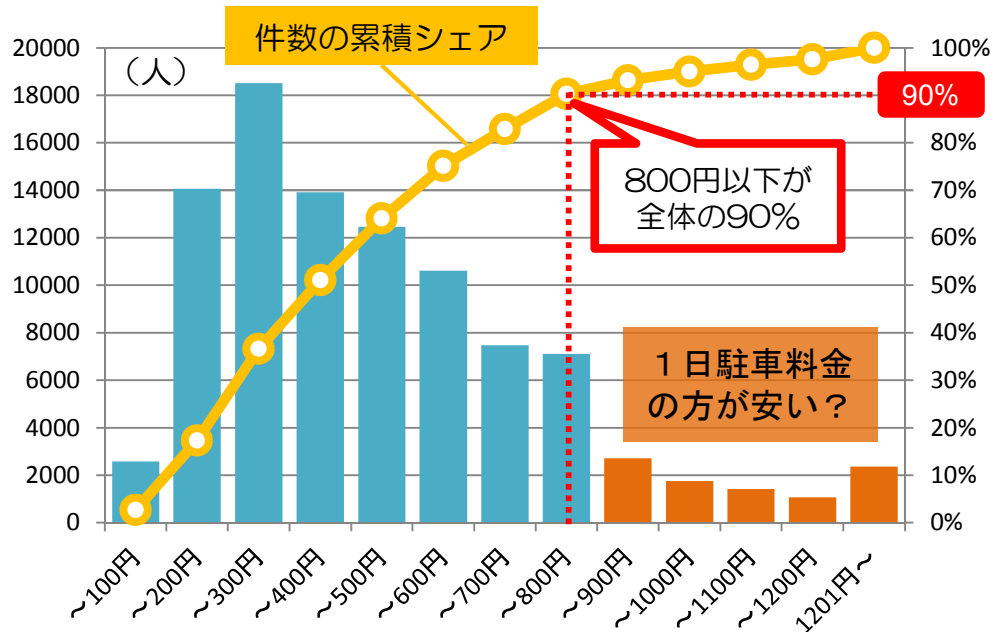
# <イメージ> 運賃設定の適正化(その1)

## 乗り継ぎを含めた上限制運賃の検討

- ・周辺部から都心までの間の高い運賃や、乗り継ぎによる初乗り運賃の支払いなど、利用者の料金負担を軽減する運賃設定（上限制など）について検討

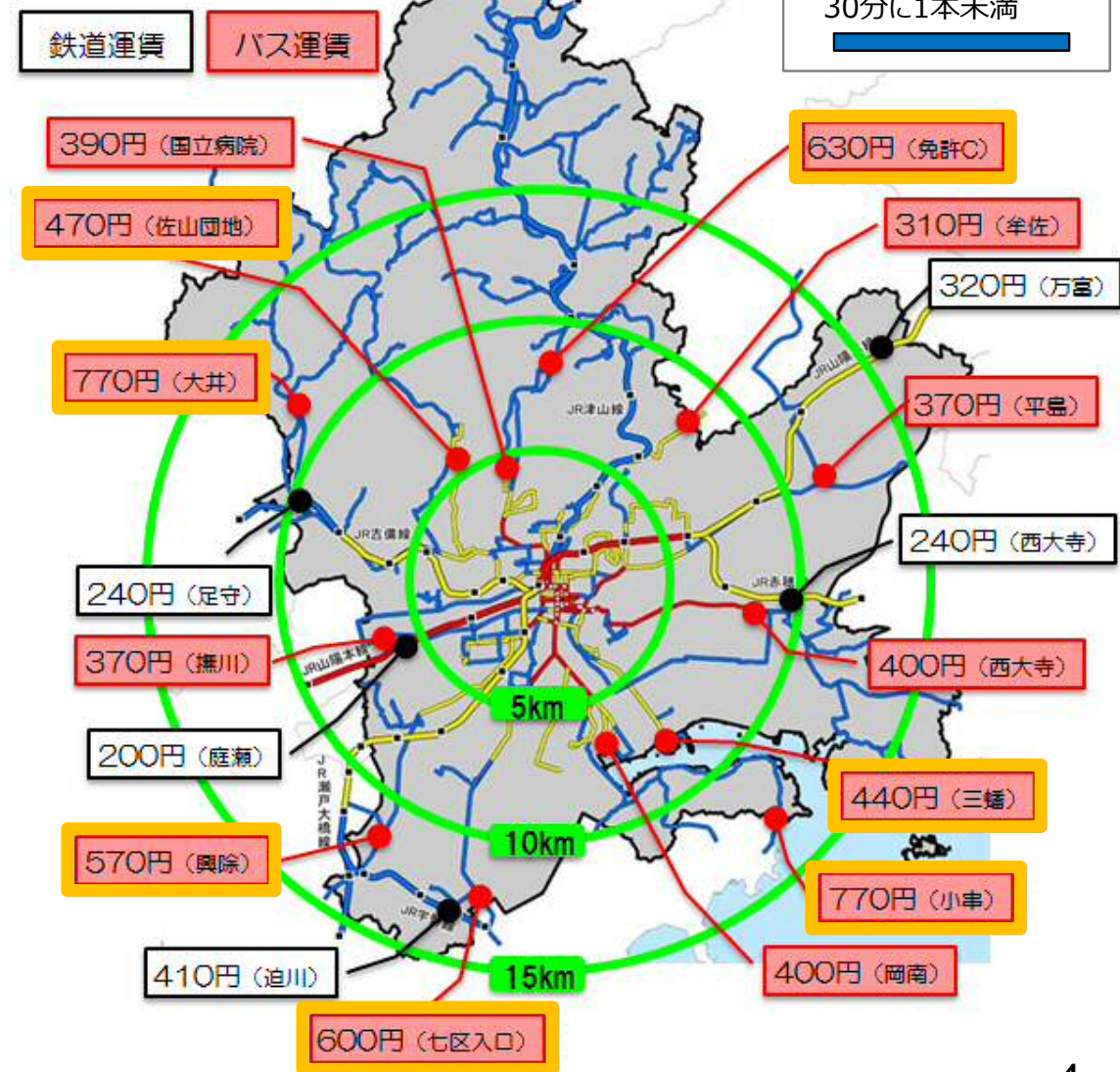
### 1日あたりに支払う料金 (路線バス、路面電車)

【ハレカカード】  
H27年10月1日(木)~7日(水)の平日5日分の実績



## 周辺部から岡山駅 までの運賃

岡山駅まで401円以上のバス停

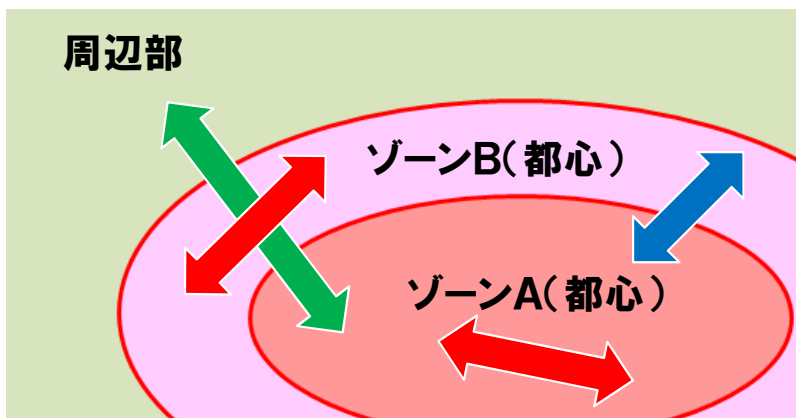


# <イメージ> 運賃設定の適正化(その2)

## 都市全体の公共交通システムの最適化に資する適切な運賃水準の検討

- 都心内はゾーンを設定し、ゾーン内及びゾーン間の利用における運賃統一化を検討
- 乗り継ぎを含めたゾーン運賃も検討  
(例：30分以内の乗り継ぎは加算しない)
- 都心と周辺部の間は、従来の距離制運賃

### ゾーン運賃制のイメージ



移動パターン	運賃
ゾーン内の移動	統一運賃
ゾーン間の移動	統一運賃
周辺部⇔都心の移動	距離制運賃 (上限制等)

### 現状

- 同じ区間でも事業者で運賃が異なる  
(例) 岡山駅～後楽園  
  - <宇野バス> 100円
  - <岡電バス> 140円
- 距離が同じでも区間で運賃が異なる  
(例) 岡山駅⇒天満屋 100円  
 清輝橋⇒天満屋 140円
- 他の政令市と比較して安い  
 <<複数事業者が運行する都市の初乗り>>
  - 広島市 180円
  - 熊本市 150円
  - 札幌市 210円 (一部区間100円)

### 岡山駅からの路線バスの運賃



# (2) 利用環境の向上

## <施策の例>

### バス路線を方面別に見える化

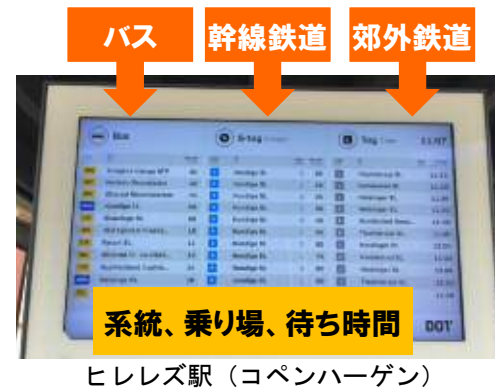
- 都心部から放射状に複雑に重なっているバス路線を方面別に分かりやすく見える化
- 複数路線を各方面でアルファベットや色で横断的に分類し、バス車両やバス停で表示

バス路線網の見える化のイメージ(11方向)



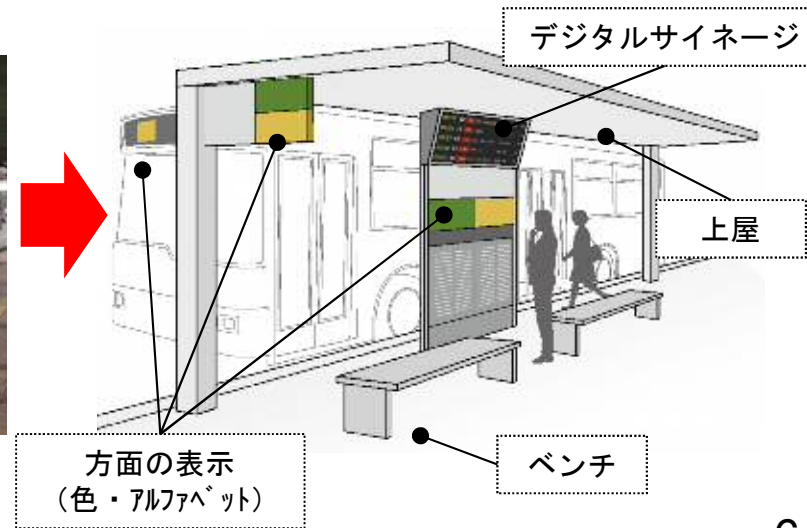
### 運行情報の集約化と充実化

- 各社の運行情報を集約してWEB上で提供（標準的なバス情報フォーマットの活用）
- 複数の路線が重なるバス停では、各社の運行情報を集約し、デジタルサイネージで表示
- 鉄道、路面電車、バスなど、複数の交通手段の情報提供



### 待ち環境の改善

- 林立する標識と各社が提供する運行情報の集約
- 多言語化された分かりやすい運行情報の提供
- 上屋・ベンチ・ICカード機器の設置

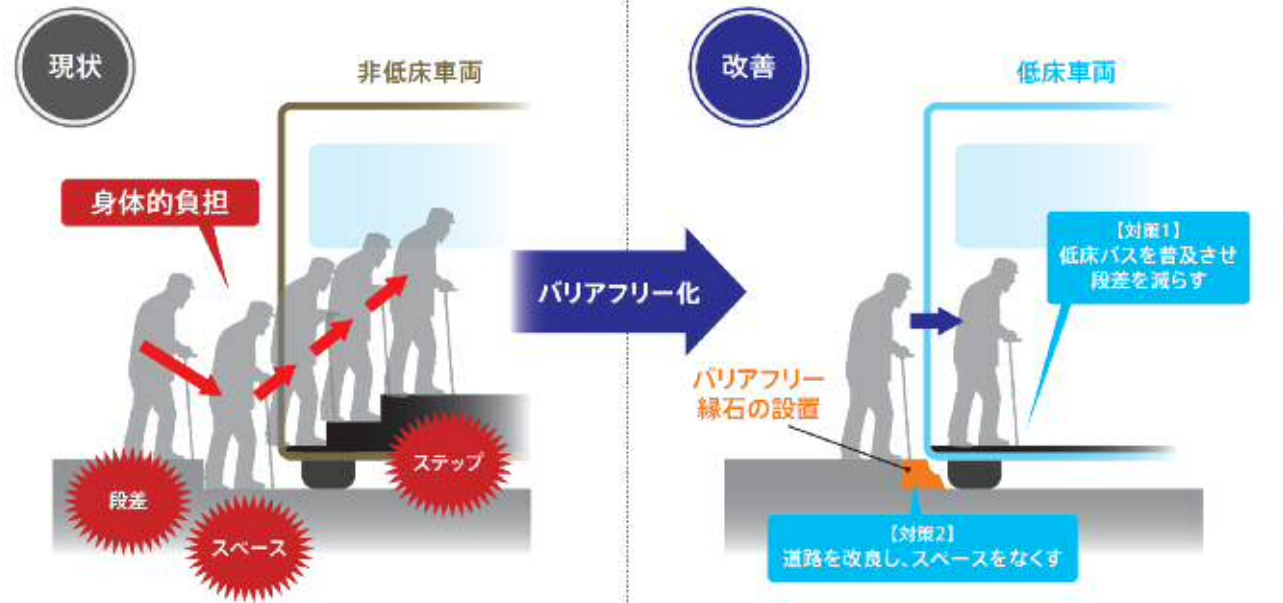
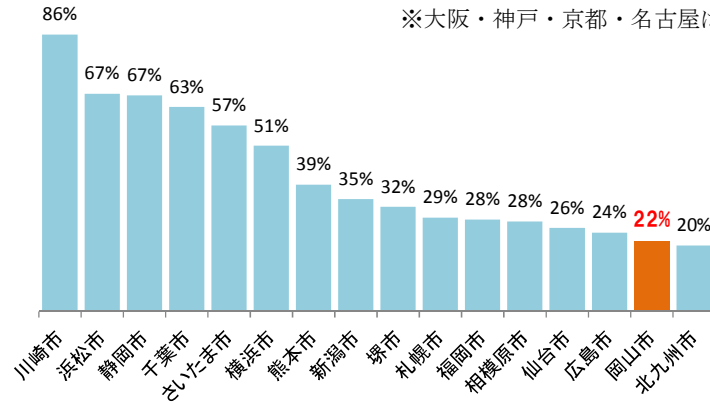


## バリアフリー化

- 電停やバス停のバリアフリー化と低床車両やノンステップバス導入率の増強

### ノンステップ導入率 (H29. 3時点) / 政令市

※大阪・神戸・京都・名古屋は不明



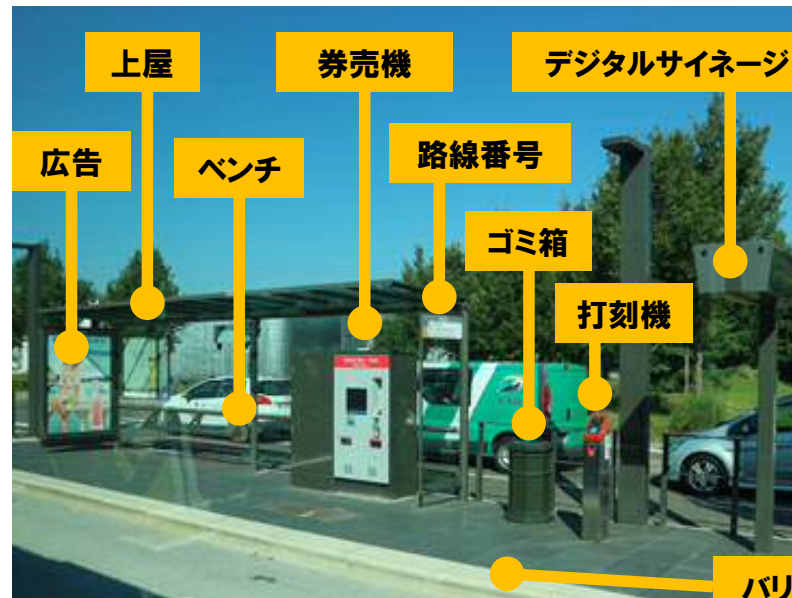
## 車両の快適性向上

- フリーWi-Fi、電源、運行情報の提供など

## 定時性・速達性の確保

- ボトルネック交差点等の道路改良
- バスレーンの遵守・拡充
- PTPS導入区間の拡充

## 【事例】 ストラスブール市のBRT(G線)





# (3) 生活交通の確保

## <施策の例>

### 地域住民が主体となった生活交通の確保

・地元検討組織が主体となって、市の費用面・技術面での支援を受けて、運行計画の検討や利用促進等に取り組む

#### 1 既存のコミュニティバス等の維持・改善

- ①御津建部コミュニティバス
- ②足守地区生活バス

#### 2 交通不便地域への新たな生活交通の導入

- ③10年間で10地区導入目標

#### 移動が不便な高齢者の割合が高い地域

・駅から800m、バス停から300m以上離れており、かつスーパー・病院のいずれかから500m以上離れている人口（住基ベース）

#### 交通不便者の高齢者割合

- 30%未満
- 30%以上40%未満
- 40%以上50%未満
- 50%以上

● 駅800m・バス停300m、スーパー・病院500m圏域

● 都心  
● 都市拠点  
● 地域拠点  
— 鉄道  
— バス

